DE BESTAANDE PLANNEN

VOOR DE

Pakketvaart in den Ned. Indischen Archipel,

GETOETST AAN DE EISCHEN VAN ECONOMIE EN STAATSBELANG,

DOOR

EEN ONGENOEMDE.

'SGRAVENHAGE,
GEBR. J. & H. VAN LANGENHUYSEN.
1888.

DE BESTAANDE PLANNEN

VOOR DE

Pakketvaart in den Ned. Indischen Archipel,

getoetst aan de eischen van economie en staatsbelang,

DOOR

EEN ONGENOEMDE.



'SGRAVENHAGE,
GEBR. J. & H. VAN LANGENHUYSEN.
1888.

EENIG HOOFDSTUK.

Een der laatste diensten door de afgestorven Tweede Kamer aan Nederland en Indië bewezen, was de goedkeuring van het wetsontwerp tot het aangaan van een onderhandsch contract voor de Indische pakketvaart met de heeren J. BOISSEVAIN, W. RUIJS en P. TEGELBERG, directeuren van de maildiensten op Ned.-Indië uit Amsterdam en Rotterdam of zooals het officieel werd genoemd „ontwerp van wet houdende machtiging tot het sluiten „van eene overeenkomst voor de bediening van de pakket„vaart in den Nederlandsch-Indischen archipel gedurende „de jaren 1891 tot en met 1905".

Heden avond zal ook de stervende Eerste Kamer bij elkander komen voor hare laatste zitting en wanneer dan ook zij haar zegel hecht aan het — met zooveel zorg bewerkte — ontwerp van den Minister van Koloniën, Dr. J. P. SPRENGER VAN EYK, dan zullen onze Nederlandsch-Indische bezittingen tot aan het jaar 1906, d. i. nog gedurende ruim *zeventien* jaren, wat betreft de gemeenschap over zee bekneld zitten in een keurslijf van monopolie dat in geenen deele past bij de programma's van ontwikkeling door vrijheid van handel, vrijheid van arbeid en wat al

vrijheid meer, die in de laatste weken bij de Kiesvereenigingen en in de liberale dagbladen schering en inslag waren.

Is er kans, dat de Eerste Kamer der Staten-Generaal een wetsontwerp zal afstemmen dat in de Tweede Kamer eene zoo groote meerderheid verwierf?

Volgens de algemeene opvatting is die kans gering. Men schrijft aan de Eerste Kamer niet genoeg zelfstandigheid toe om te verwachten dat zij een besluit zal nemen, dat zoo geheel het oordeel van hare jongere zuster op zij zet.

En toch zijn er gevallen bekend, juist ook op Indisch gebied en daaronder juist één ook op het gebied der gemeenschapsmiddelen, waarin de Eerste Kamer door haar votum een zeer belangrijk besluit te niet deed, dat door de Tweede Kamer was genomen; ik bedoel de overname door den Staat van de spoorweglijn Batavia—Buitenzorg.

Wel werd er toen, zooals altijd, kwaad gesproken en waren er misanthropen die beweerden, dat de belangen der aandeelhouders van de Ned.-Ind. Spoorwegmaatschappij bij dat votum der Eerste Kamer zwaarder hadden gegolden dan die van den Staat, doch hoe dit ook zijn moge, het feit is dáár, dat eene onafhankelijke beslissing van de Eerste Kamer het besluit der Tweede te niet deed en niet alleen is de spoorweglijn Batavia—Buitenzorg nog altijd in het bezit der Ned.-Indische Spoorwegmaatschappij, doch men hoort zelfs van aan het Ministerie van Koloniën in bewerking zijnde plannen om ook de lijnen van den Staat in exploitatie te geven of over te doen — *verkwanselen* zei een mijner Indische vrienden, die mij er over schreef — aan diezelfde Ned.-Indische Spoorwegmaatschappij. Jammer, dat ook dáárvoor geen wetsont-

werp in gereedheid was eenige dagen vóór de stervende Tweede Kamer uiteenging; wie weet of ze niet bereidwillig genoeg zou zijn geweest om na eene overhaaste, zeer oppervlakkige en niets doorgrondende behandeling ook dien economischen maatregel nog in haar testement op te nemen.

Keeren wij echter tot ons onderwerp terug. Er bestaat dus kans, dat de Eerste Kamer der Staten-Generaal nog ongedaan maakt hetgeen men reeds voor uitgemaakt houdt en mocht dit zoo zijn dan kan men nu reeds met gereedheid zeggen, dat de kwaadsprekenste onder de kwaadsprekers haar in zoodanig geval niet zal beschuldigen van de belangen van particuliere personen of bijzondere maatschappijen te hebben gesteld boven die van den Staat!

Wel werd in de Tweede Kamer het wetsvoorstel met eene groote meerderheid van stemmen aangenomen, doch wanneer men let op de in de hoofdzaken kernachtige, soms te heftige doch meestal puntige bestrijding door den bekwamen en in Indische zaken ervaren Mr. L. W. C. KEUCHENIUS, wanneer men in aanmerking neemt, dat eene andere bekende specialiteit op koloniaal gebied Mr. J. VAN LENNEP erkende als Commissaris van een der betrokken stoomvaartmaatschappijen niet te staan op onpartijdig terrein, terwijl Mr. W. K. Bon. VAN DEDEM zonder zich te mengen in een strijd, die hij vooruit wist, dat onvruchtbaar zou zijn, toch zich verplicht rekende om *tegen* de aanneming te stemmen, dan heeft men het volste recht te twijfelen of de voorgestelde overeenkomst wel in de eerste plaats dienstig mag geacht worden om de belangen van Ned.-Indië te bevorderen.

Nemen wij echter zelfs voor een oogenblik aan, dat het werkelijk een groot belang voor Nederland en voor

de Kolonie is, dat eene werkelijk Nederlandsche maatschappij de zaak in handen krijge dan nog zien wij door de Regeering en door belanghebbenden erkennen, dat het *onmogelijk* is om de *zekerheid* te erlangen, dat de aandeelen op den duur in Nederlandsche handen zullen blijven, en dat men alleen zeker *kan* zijn — niet eens zeker *zal* zijn — dat met eene meerderheid van Nederlandsche aandeelhouders wordt begonnen. En wat zien wij tegen het eind der Kamerdebatten gebeuren? Men voelt, dat handel en nijverheid in Indië aan handen en voeten gebonden aan de nieuwe contracten zullen worden overgeleverd; de heer Mr. H. M. A. Bon. VAN DER GOES VAN DIRKSLAND, die korten tijd in Indië was en derhalve onder de Indische specialiteiten gerekend wordt, is met eenige andere Kamerleden van meening, dat dit toch zoo niet gaan kan en een amendement wordt door hem voorgesteld en door de meerderheid aangenomen waarbij men verlangt, dat in het contract *maximum* vrachtprijzen en passage kosten voor particulieren zullen worden opgenomen en dat een *minimum* ruimte moet worden vastgesteld, steeds op iedere lijn voor particuliere vrachtgoederen en voor vrije passagiers beschikbaar. Doch men weet reeds voldoende, dat vooral wat dien laatsten eisch betreft contrôle nagenoeg onmogelijk is en dat dus hier de wet slechts een wassen neus in woorden brengt. Waarlijk, wanneer men dit alles te samen overweegt, wanneer men bedenkt dat de Kamer ten rechte de vragen deed, waarom dit voorstel zoo ter elfder ure werd aangeboden? Waarom geen adviezen van Indische Kamers van Koophandel of andere lichamen van nijverheid of landbouw werden overgelegd; zelfs niet dat der Indische Regeering? Waarom die Regeering nog kort geleden eene

aanbesteding voor het nuttigst hield, die men nu ze vlak vóór de deur staat, door overmacht verhinderen wil?

Wanneer men dan op die vragen slechts zeer onvoldoende antwoorden leest en geen enkel *degelijk* motief kan vinden om niet eerst den uitslag der aanbesteding af te wachten dan staat men verbaasd over het resultaat der stemming, verbaasd vooral over de omstandigheid, dat reeds vooruit geweten werd, dat het wetsvoorstel zou worden aangenomen nog vóór het licht, dat in de korte discussiën kon schijnen en ook geschenen heeft, over die voor Indië vooral zoo hoogst belangrijke zaak de noodige klaarheid had gebracht.

Het is de bedoeling van den schrijver dezer brochure om vóór dat het door de Tweede Kamer aangenomen wetsontwerp bij de Eerste Kamer in openbare behandeling komt nog eens duidelijk bij elkander te zetten al het *hoofdzakelijke* van wat over de toekomst der Indische pakketvaart gezegd en geschreven is. Hij zal daarbij *kort* zijn om twee redenen; de eerste en voornaamste omdat lange vertoogen veelal niet gelezen worden, de tweede voor hem zelf niet minder voornaam; omdat hij voor het schrijven van langdradige vertoogen tijd nog lust heeft.

Vóór alles de verklaring, dat hij in den grondslag de liberale beginselen warm is toegedaan, doch zonder doctrinairisme, zoodat hij, hoewel een voorstander van vrijen handel en vrije mededinging, zich toch het geval kan voorstellen, dat naar sommige takken van vaderlandsche nijverheid of volksbestaan — waaronder ook koloniale — de beschermende hand *moet* worden uitgestrekt. Verder de verzekering, dat hij tot geen enkele stoomvaart-onderneming of spoorwegonderneming in eenige betrekking

staat; hij is helaas! zelfs geen aandeelhouder en de eenige reden, dat hij zich met dit vraagstuk bemoeit en daarin zijn advies geeft is belangstelling in den bloei onzer Oost-Indische bezittingen, waarmêe naar zijne overtuiging niet alleen de bloei maar ook het *zelfstandig* bestaan van Nederland innig samenhangt.

De klachten tegen het *monopolie* der Engelsche maatschappij, die sedert jaren de stoompakketvaart in den Ned.-Indischen Archipel in handen heeft zijn niet van eergisteren en toen de heer H. M LA CHAPELLE in 1885 zijn belangrijk artikel schreef, dat in *Juli* van *de Economist* werd opgenomen, gaf hij op bekwame wijze den weerklank terug van hetgeen in Indië door velen bij herhaling was gezegd en gedacht. Niet alleen op particulieren drukte en drukt het monopolie zwaar, doch de Regeering zelf leed en lijdt er onder en menigmaal is het voorgekomen, dat eene anders voordeelige exploitatie of voorziening in de behoeften moest worden gewijzigd of achterwege gelaten omdatmen *gebonden* was aan vervoer van alle Gouvernementsgoederen langs de lijnen der bevoorrechte stoomvaartmaatschappij.

Wat was nu natuurlijker dan dat men na ommekomst van het bestaande contract, het monopolie liet vervallen en alléén verbindtenissen sloot voor stoomvaartlijnen, die men voor 's lands dienst en voor postvervoer bepaald noodig had, doch die uit een handelsoogpunt niet genoeg voordeel opleverden om daarop van particulieren bediening zonder subsidie of contract voor Gouvernementsvervoer te verwachten.

Dit was dan ook het plan „LA CHAPELLE" en natuurlijk werd daaraan verbonden de vrijstelling der kust-

vaart ook in het westelijk deel van onzen archipel voor de vreemde vlag.

Een bijzonder verschijnsel was het, dat ook in het moederland, dit Indische belang algemeen de aandacht trok en in tal van Nijverheidsafdeelingen werd het bekeken en besproken, doch wat vooral het verschijnsel nog opmerkelijker maakte was, dat het in Nederland langzamerhand van gedaante veranderde, het was niet meer het *monopolie*, dat men verderfelijk achtte voor de ontwikkeling van onze schoone bezittingen, doch op *de Engelschheid* van het monopolie had men het gemunt. De voordeelen aan zoo iets verbonden konden even goed vloeien in Nederlandsche zakken. Of Indië al tobben bleef onder denzelfden eenigszins vervormden druk, dat kwam er minder op aan, maar dat het Engelschen waren, die daarvan *mêe* profiteerden, dat was de grief!

En nu moet ik als Nederlander eerlijk erkennen, dat ook ik liever alles wat goed en voordeelig is in Nederlandsche handen zie, doch alléén dan wanneer dit kan verkregen worden door inspanning en energie en niet wanneer men meer geld dan noodig is uit Nederlandsche beurzen — die van de belastingschuldigen en van den Indischen landbouw, den Indischen handel en de Indische nijverheid — put om het in andere Nederlandsche beurzen over te storten, dat noem ik schadelijk protectiewerk dat de nationale energie uitdooft en onze veerkracht verlamt.

De Ned. Indische Stoomvaartmaatschappij (de Engelsche) had vooral vroeger, doch ook nog in latere tijden aanleiding gegeven tot veel klachten, zoowel van de zijde van particulieren over willekeur, als in het algemeen over slechte behandeling der passagiers in vergelijk met de hooge passagekosten, en over weinig zorg voor zieke en gezonde

militairen. Men vergat echter, vooral bij de klachten over dit laatste, dat daarvan de voordeelen grootendeels, zoo niet geheel, ten bate kwamen der *Nederlandsche* gezagvoerders en dat bij ontevredenheid over de behandeling door de Indische Stoomvaartmaatschappij de klagers als regel door de Indische Regeering werden in het ongelijk gesteld, hetzij uit gemakzucht, hetzij als stelsel, hetzij om andere redenen. Hooge civiele staatsambtenaren waren dan ook veelal in de beste verhouding tot de Vertegenwoordigers der Maatschappij en meestal werd uit hen de keuze gedaan van den vertegenwoordiger der Maatschappij in den Haag.

Van den kant der Indische Regeering zijn dan ook, voor zooverre ik weet, nimmer bezwaren tegen de thans dienende Maatschappij gekomen en nimmer zoolang de Maatschappij de pakketvaart heeft, heb ik in Indië klachten gehoord tegen de *Engelschheid*. Wat men daarvan thans vertelt betreffende vrees voor moeielijkheden bij eenen oorlog met Engeland, dit zijn voor ieder onpartijdig en verstandig met zaakkennis, toegerust man, niets anders dan phrasen uitgevonden pour le besoin de la cause en door zwakken onkundigen en partijvrienden naverteld. Ik hoor nog het ernstige protest van den kapitein ter zee Jhr. Roëll, toen men ook in de Vergadering der Haagsche Nijverheidsafdeeling, beproefde om langs dien weg de haven der protectie te bereiken, die men thans reeds ten halve is binnengezeild.

Ik zal de laatste zijn, die het afkeurt, dat de Indische Regeering bij de door haar in October 1886 gepubliceerde *Voorwaarden van uitbesteding voor het onderhouden van geregelde stoomvaartdiensten in den Indischen Archipel gedurende de jaren* 1891 *tot en met* 1905 *met toekenning*

van een uitsluitend recht op het overvoeren van Gouvernements-passagiers, goederen en gelden op de contractuëele lijnen maatregelen nam om ernstig te zorgen, dat ook iedere vreemde contractant een passend Nederlandsch kleed zou aantrekken, doch wat mij vooral van de in April 1888 te houden aanbesteding aantrok, was de perceelsgewijze inschrijving en het voorbehoud dat daaruit voor de Regeering voortvloeid, om in de hoofdzaak het stelsel „la Chapelle" te volgen.

Wij moesten echter uit de klauwen van den Britschen leeuw gered worden en vaderlandslievende mannen kwamen bij eenige stoomvaartdirecteuren in Nederland, om hen een contract op te dringen, dat oppervlakkig gezien, tonnen gouds waard is. Ben ik goed ingelicht, dan heeft een zeer hooggeplaatst oud-Indisch ambtenaar, aan wien de openbare werken in Indie reeds veel te danken hebben en die bij het ontwerpen der geconcentreerde stelling te Atjeh reeds gewichtige diensten bewees, ook hier weder het vaderland aan zich verplicht. Immers Nederlandsche Maatschappijen zijn niet zooals Engelsche, die slechts letten op de belangen hunner aandeelhouders, terwijl onze vaderlandsche Vennootschap meer zal letten op het algemeen welzijn, op algemeen comfort, op het voordeel en het genoegen van alle staatsburgers, al mochten ook hare aandeelhouders en die van een paar aanverwante stoomvaartmaatschappijen daardoor minder dividend ontvangen!

De zaak is echter te ernstig voor ironie en wij zullen liever nog eens stap voor stap nagaan, wat er vóór en wat er tegen een nieuw — thans Nederlandsch — monopolie in te brengen is. In hoofdzaak zullen wij daarbij volgen den heer P. J. VAN HOUTEN, die, zij het ook zonder zulks geheel te bedoelen, in het Indisch Genootschap

(14 Februari) eene inleidende *aanbeveling* uitsprak waarop een debat volgde. Ook van enkele zinsneden der tusschen Kamer en minister gewisselde schriftelijke stukken zullen wij later daarbij gebruik maken; de mondelinge debatten in de Kamer, zijn voor ons veel minder belangrijk, omdat de hoofdpersoon, door ziekte afwezig, niet op de hem gedane vragen kon antwoorden.

De heer v. H. stelde in het Indisch Genootschap als eerste vraag *of een nieuw contract voor Indische pakketvaart noodig zal zijn, dan wel of de particuliere ondernemingsgeest ook zonder dat, voldoende in het verkeer binnen den Archipel zou voorzien?*

De heer v. H. schijnt geen groot vriend van te veel „vrijheid” die hij meer „leus” dan „werkelijkheid” acht. Hij behoeft slechts de woorden *opstand* of *oorlog* uit te spreken, om iedereen ten volle te overtuigen dat er een nieuw *contract* noodig is, doch hij vergat daarbij, dat er ook vroeger, zelfs vóór de eerste pakketvaart van CORES DE VRIES, oorlogen en opstanden waren, die flink bedwongen werden, doch dat doet er niet toe, wij zullen in zooverre met hem meêgaan, dat ook wij voor de schrale lijnen nieuwe contracten of vaste bediening wenschen en derhalve stoomers ter beschikking der Regeering.

De heer v. H. vraagt nu of het *Staats*- en *volks*belang meebrengt, dat een contract of de contracten in Nederlandsche handen komen? Hij heeft twee redenen waarom hij die vraag bevestigend beantwoordt. De Staat moet voor het geval van oorlog de groote gemeenschapsmiddelen in eigen hand houden en daarom *staatsspoorwegen* en in een eilandenwijk eene *staatspakketvaart*. Het schrikbeeld van een enkel telegram uit Engeland bij oorlog met dit rijk, wordt daarbij aangehaald, doch hij vergeet, dat goede

bepalingen alle gezag uit Engeland op iedere pakketvaart kunnen onmogelijk maken, vooral wanneer slechts Nederlandsch personeel de booten bedient. Zijn tweede argument helt sterk naar protectie over. — Singapore heeft meer energie dan wij en in plaats van ons daarvan een verwijt te maken, vindt hij verschoonende omstandigheden en wil ons in den dommel versterken, door als tegenwicht in de schaal te werpen eene Nederlandsche vloot, *sterk door eene (zeer voordeelige) contractueele pakketvaart.* Toch moet hem de bekentenis van het hart, dat de thans varende Engelsche booten met nagenoeg geheel Nederlandsch of Javaansch personeel reeds aan dien eisch voldoen.

Maar zelfs als wij eene volkomen Nederlandsche pakketvaart willen, is er dan voor ons (liberalen) wel reden om den Koninklijken weg der uitbesteding te verlaten?

Het is natuurlijk niet gemakkelijk om ook deze vraag bevestigend te beantwoorden en hoewel de heer v. H. volkomen vrij is van Germanophobie of iedere andere phobie laat hij toch, behalve de vermomde Engelschen ook vermomde Duitschers en zelfs in eene Nederlandsch kleed gestoken Chinezen als boeman dienst doen.

Ik laat dit alles echter voor hetgeen het is; ik heb daar straks reeds gezegd, dat men ook bij het ontworpen contract geen zekerheid *kan* hebben, *dat de aandeelen in Nederlandsche handen blijven* en alle andere zekerheid kan men ook bij de inschrijving en de aanbesteding vorderen.

Gaat men echter van de gezonde stelling uit, dat contract onnoodig is, maar vrije mededinging voldoende in de behoefte zal voorzien en dat alléén de zoo te noemen doode lijnen moeten worden gesubsidieerd en bevoorrecht, waartoe partieële aanbestedingen of eene aanbesteding in perceelen wordt gehouden, dan is alle vrees voor mono-

polie, ook voor staatsmonopolie van uw naburig Rijk, voor goed verdwenen.

Ook de heer v. H., die een groot onderscheid maakt tusschen staats- en volks- of publiek belang en met het eerste waarschijnlijk het gemak der staatsambtenaren bedoelt, erkent, dat eene partieële aanbesteding der improductieve lijnen en een *geheel vrij laten voor de productieve* het meest in het belang van het publiek zou zijn, zonder daarom postverkeer of troepenvervoer te schaden.

Hij zelf wijst er op, hoe het verlaten van den Koninklijken weg in de eerste plaats leidt tot *meerdere opoffering van de schatkist* (er is nu reeds een bod voor dezelfde diensten, tegen anderhalf millioen minder) en hoe daarbij in de tweede plaats het woord *unfair* (men vergeve hem het Engelsch) zoo niet op de lippen dan toch in de gedachte kan komen. Hij ziet in de late indiening geen opzet en in het windvanige van ons koloniaal bestuur zelfs eene deugd, maar ik kan hem gerust de verzekering geven dat er velen zijn, die het *fair* zouden gevonden hebben en nog zouden vinden, wanneer de uitbesteding de volgende maand doorging en die van vreugde in de handen zouden klappen, wanneer langs dien Koninklijken weg de heeren BOISSEVAIN c. s. contractanten werden — tegen hoog subsidie zelfs — van alle improductieve lijnen.

De Regeering heeft echter een zijpad ingeslagen en zelfs geen vorstelijk zijpad, want met recht vraagt de heer v. H. „of de Minister niet beter hadde gedaan, „zoodra Z. E. meer heil zag in onderhandsche onderhan„deling met Nederlandsche particulieren, dan in de eerst „beraamde uitbesteding, zulks tijdig, zegge dadelijk, bekend „te maken."

De heer v. H. voelt het bezwaar der groote geldelijke

voordeelen aan contractanten toegekend en stelt daartegenover de protectie van onzen scheepsbouw en de betere verzorging van passagiers die bedongen zal worden. Hij is echter ook wat dit laatste betreft niet geheel juist ingelicht, want bij het bestaande contract zijn de voorwaarden evenzeer voldoende, mits men ze maar streng toepast.

Hij wil echter allen schijn, zelfs van bevoordeeling van bijzondere personen, doen ophouden, door den staat zelf aandeelhouder te maken van zekere overwinsten. Ongetwijfeld zou dit de eenige rationeele weg zijn, wanneer men als het ware eene staatsstoomvaartdienst wil in het leven roepen.

Doch ook dan nog heeft de heer v. H. geen volle vrede met het voorgestelde, dit blijkt ten duidelijkste uit de volgende zinsneden, die ik uit zijne conclusie overschrijf:

„En bij al het goede, dat het thans voorgestelde plan —
„ook voor particulieren — in zich herbergt, als: ver-
„hooging van het nationaal prestige, veiligheid, regel-
„matig verkeer en brievenvervoer, ook naar de meest
„afgelegen uithoeken, gevoelt men dat de daaruit tevens
„geboren onmogelijkheid tot natuurlijke vermeerdering en
„uitbreiding van het vrije stoomvaartverkeer en daaraan
„geëvenredigde daling van reis- en vervoerkosten binnen
„den Archipel *een dwangbuis vormen, dat de krachtige*
„*ontwikkeling van productie-vermogen van handel, nijverheid*
„*en vertier der Kolonie grootendeels zal blijven belemmeren.*

„Ware er maar een beter stelsel te vinden!

„Door vrijstelling der kustvaart in den geheelen
„Archipel voor alle vlaggen zou mogelijk eenige verbe-
„tering kunnen ontstaan. Alleen met het Gouvernements-
„contract daarnevens, blijft er bijna overal slechts tijdelijk
„en spoedig voorbijgaande concurrentie te wachten. *Tegen*

„den gesubsidieerden en anderzins bevoorrechten mede-„dinger is men niet opgewassen en moet men elken strijd „alras opgeven.”

Ware er maar een beter stelsel te vinden? Dit is voor hem slechts de vraag en als antwoord wijst hij al dadelijk op een voorstel van den oud-marine officier Lucardie, om lijnen van kleine snelvarende poststoomers ten dienste van den Staat in ’t leven te roepen en de particuliere vaart aan particuliere krachten over te laten. Dat goede economisch denkbeeld trekt hem, doch hij mist de noodige gegevens om er een bepaald oordeel over uit te spreken. Hij zegt daarvan:

„Ik geef een en ander weder zooals het mij werd „medegedeeld. Doch is het bericht juist en zouden die „berekeningen (van L.) blijken op deugdelijke grond-„slagen te berusten, dan zou — ik herhaal het — in het „stelsel des heeren L. werkelijk *de beste oplossing van „Nederlands en Indies belangen gevonden worden.*

„En dan zou het gevolg zoozeer bevorderlijk zijn aan „de ontwikkeling van Indië, dat ik niet aarzel al is het „ter laatste ure *Minister en Volksvertegenwoordiging* toe „te roepen: Doet onderzoek naar die becijfering en zoo zij „geen droombeeld is, schroomt dan niet zoo noodig nogmaals „de plannen te veranderen, *waarmede Indie’s voorspoed „en ontwikkeling tot in het jaar* 5 *der twintigste eeuw in „zoo nauw verband staan.”*

Wij zullen hiermede van den heer v. H. en zijne inleiding afscheid nemen. Overtuigd als wij zijn, dat ook hij, die blijkbaar in Indie’s toekomst warm belang stelt, zijne stem in de Kamer ten slotte zou hebben doen samengaan met die van v. Dedem en Keuchenius kunnen wij het hem

toch bijna niet vergeven, dat hij — zij het ook tegen zijn wil — in het Indisch genootschap den indruk heeft gemaakt, dat hij een voorstander was van het voorgestelde wetsontwerp. .

Ook uit de later gevolgde discussiën in het Indisch genootschap zullen wij niet veel putten. Wij constateren daaruit, dat het als een voordeel werd aangemerkt, dat de nieuwe Indische pakketvaart binnen den archipel innig zou verbonden zijn aan de maatschappijen „Nederland" en „Rott. Lloyd", terwijl toch ieder praktisch man zal begrijpen, dat het monopolie daardoor nog veel ernstiger wordt en nog veel drukkender kan zijn voor den Indischen handel en voor de ontwikkeling van industrie en landbouw in de kolonie, wanneer de drie maatschappijen de onderlinge en individuëele belangen hunner aandeelhouders behartigen zooals zij dit behooren te doen.

Wij constateren verder, dat de heer BOISSEVAIN het stelsel Lucardie bestrijdende, de vraag deed waarom men de ruimte van het schip onder water bij die portstoomers niet zou gebruiken voor het vervoer van Gouv. goederen. De heer L. zou die vraag zeker anders beantwoorden, doch ons komt de opmerking gegrond voor en dáárom zijn wij vóór de partiele toewijzing der inproductieve lijnen. Ieder ondernemer kan dan zijne booten bouwen, koopen of huren naar de behoeften en ook den heer VAN DER GOES v. D. tevreden stellen, door zelfs tot in afgelegen streken op vervoer van handelsgoed te rekenen.

Wat is echter de machtspreuk geweest, die gediend heeft om het geincrimineerde wetsvoorstel bij de Tweede Kamer door te drijven en die zeker ook bij de Eerste Kamer als rammei zal moeten dienen.

De pakketvaart in den O.-I. archipel is een *bestuursmiddel* en moet als zoodanig steeds in handen der Regeering zijn!

Werkelijk een kunstig uitgevonden drijfmiddel waarbij een heel klein beetje waarheid op veel kling-klang is geëmailleerd. Oud-Indiërs ontdekken nu eerst, dat hetgeen zij jaren lang voor eene zeer winstgevende particuliere onderneming hadden aangezien, waarvan het bestuur zelf door onvoorzichtigheid soms „pied et poigns liés" was overgeleverd, eigenlijk een bestuursmiddel was!

Doch men moet rekening houden met het geloof en de vooroordeelen van hen, waarmêe men omgaan en handelen moet en wij roepen daarom krachtig mêe.

De pakketvaart in den archipel is een bestuursmiddel, voor zooverre betreft de afgelegen bezittingen!

Dat middel moet steeds in handen der Regeering blijven.

En dit als waarheid en als onomstootelijke waarheid aannemende, gaan wij zelfs nog verder en veronderstellen, dat de contracten door partiëele toewijzing te verkrijgen, niet genoeg zekerheid aan de Regeering zullen verschaffen. Ook dan zelfs ligt er voor de Regeering een middel gereed, dat zonder protectie van iemand, het meest volmaakt de stoomers van de buitenlijnen ter beschikking van den Staat stelt en dat daarenboven geheel voldoet aan den wensch van mij, van P. VAN HOUTEN en van duizende Oost-Indiërs, om het dwangbuis der contractueele beschermde monopolie-stoomvaart voor goed op te bergen in het pakhuis der afgekeurde ouwigheden.

In § 3*a* van het voorloopig verslag (n°. 5) der Tweede Kamer lezen wij:

„Bediening der pakketvaart in eigen beheer vond zeer

„enkele voorstanders. Zij voerden aan, dat de tegen-„woordige concessie aanzienlijke voordeelen heeft afge-„worpen, die het Gouvernement in het vervolg kon „behouden, terwijl het wellicht niet onmogelijk ware de „exploitatie der stoomvaartlijnen op eenigerlei wijze in „verband te brengen met 's Rijks zeemacht.

„De groote meerderheid was evenwel van oordeel, „dat eigen beheer ten deze dan alleen in aanmerking „kan komen, wanneer bij een te sluiten contract geen „aannemelijke voorwaarden te bedingen waren. Men wees „op de uitgebreide bemoeiingen, welke de exploitatie van „een tak van dienst als de onderwerpelijke, die zich naar „de veranderlijke behoeften van den handel en van de „nijverheid moet kunnen richten, aan het Gouvernement „zou kunnen opleggen. Of het Gouvernement daarmede „even groote winsten zou kunnen behalen als particuliere „ondernemers was minst genomen twijfelachtig; en het „in verband brengen der pakketvaart met 's Rijks zeemacht „zou vermoedelijk op overwegende bezwaren afstuiten."

En de Minister van Koloniën antwoordde daarop met zeer gevatte kortheid:

„Wat door de groote meerderheid der leden in het „midden is gebracht over Gouvernements-exploitatie van de „pakketvaart komt den ondergeteekende geheel juist voor".

Ik was onlangs in eene besloten vergadering van brave en edeldenkende menschen, waar het zoogenaamde sociale vraagstuk werd behandeld en een der sprekers, de hoofdspreker, nam als thesis aan, dat gemis aan waarheidsliefde het hoofddeuvel was van onzen tijd en hij haalde voorbeelden aan hoe ministers van uit hunne ministeries zaken verkondigden, die zij *konden* en *moesten* weten *niet waar* te zijn en hoe de Volksvertegenwoordiging, hoewel

van dat gemis aan waarheidsliefde overtuigd, hoffelijk voor de ontvangen inlichtingen bedankte, vol particuliere bewondering over de handigheid van den minister. De spreker was van meening, dat zij die den socialen toe tand willen verbeteren vooral tegen die soort van verrotting moesten strijd voeren en de „groote meerderheid” der vergadering was het met hem eens.

Konden en *moesten* weten? Het is zeer goed aan te nemen, dat een minister ten deele afhangt van de inlichtingen zijner ondergeschikten en derhalve in oprechtheid voor waarheid verkondigt wat geen waarheid is, doch het mag in ieder geval verwondering wekken, dat een minister van Koloniën, die weet, dat wij in Indië hebben eene zoogenaamde „civiele marine” met een afzonderlijk beheer, ingedeeld bij het marine-departement te Batavia, niet begrijpt en niet antwoordt, dat het vraagstuk van het bedienen door staatslijnen van de improductieve deelen der paketvaart, zeker wel administratieve beslommering zou ten gevolge hebben, *doch dat dit volstrekt geen bezwaar tegen dien maatregel behoeft te zijn*, want dat eene uitbreiding en eenigzins andere organisatie dier „civiele marine” al dadelijk daartoe zou kunnen leiden.

Het mag verwondering baren, dat hij instemt met de meening, dat het in verband brengen der pakketvaart met 's Rijks Zeemacht *vermoedelijk* op overwegende (!) bezwaren zou afstuiten, terwijl hij weet, dat het verband tusschen de „civiele marine” en 's Rijks Zeemacht reeds bestaat, terwijl het hem bekend is hoe die „civiele marine” reeds thans op enkele buitenbezittingen diensten bewijst, die met eene Rijkspakketvaart innige overeenstemming hebben en tevens ook, dat diezelfde „civiele marine” ons dikwijls onschatbare oorlogsdiensten bewijst.

Niet beter toch zou het denkbeeld VAN GIJSBERTI HODENPIJL kunnen tot werkelijkheid gebracht worden, dan door het vrijlaten der concurrentie voor de stoomvaart in den geheelen Archipel en het daarbij met eigen vaartuigen bedienen der lijnen, die men voor post en transport noodig heeft, doch waar een goed ingerichte particuliere stoomvaartlijn nog geen middel van bestaan is.

Geen beter middel is er voor de Regeering om te beletten, dat de agenten der stoomvaartlijnen handel drijven, ten nadeele van het publiek, dan door die agenten in eigen dienst te hebben.

Geen beter middel om steeds te kunnen letten op de belangen van handel, nijverheid en landbouw, dan door de gouvernementslijnen zelf in handen te nemen.

Zij die Staatsspoorwegen voorstaan moeten ook dit stelsel huldigen!

En duurder voor den Staat dan de thans voorgestelde maatregel zal het zeker niet zijn, want wél zal eene Staatsexploitatie geen even groote winsten maken als eene particuliere, maar dat is ook niet noodig. Er zijn geen aandeelhouders, die hooge dividenden wachten, doch slechts belastingschuldigen, die blij zijn als ze niet te veel te betalen hebben.

Ik zal met mijn betoog niet verder gaan. Ik heb alleen willen aantoonen, dat de Eerste Kamer een goed werk zou doen door haar zegel *thans* niet te hechten aan het ingediende wetsontwerp.

Levert de in April te houden aanbesteding geen aannemelijke aanbiedingen, waarop voor de noodlijdende lijnen met goede voorwaarden contracten zijn te sluiten, dan handele men volgens het advies der „groote meerder-

heid" van de Tweede Kamer in § 3*a*, tweede alinea, van het Voorloopig Verslag gegeven en, neme die lijnen in eigen beheer.

Doch het zij niet gezegd, dat eene volksvertegenwoordiging waarvan beide Kamers eene *liberale meerderheid* hebben, vóór haar afsterven, hare pas geboren opvolgster binde aan eene overeenkomst, die in de hoogste mate den geest van protectie ademt en waardoor de ontwikkeling van welvaart in onze Oost-Indische bezittingen een flinke klap krijgt. Men late het nemen van zoodanige maatregelen over aan de meerderheid der toekomst, die *protectionisme* en *koloniale exploitatie* in haar vaandel kan schrijven.

De liberale partij heeft een zwaren strijd te strijden; zij make zich daarom vrij van ieder verwijt!

Enkele zullen de vraag doen, waarom ik deze brochure uitgeef zonder mijn naam te noemen. Ik heb daarvoor zeer goede redenen; ik heb mijne vrienden en kennissen, zoowel onder de belanghebbenden in de Engelsche Ned.-Indische Stoomvaartmaatschappij, als in het kamp aan den overkant en ik verlang noch dankbetuigingen van den een noch zure gezichten van den ander, omdat alleen plicht mij tot schrijven dwingt.

Ik heb daarenboven slechts zaken behandeld en feiten vermeld en alléén personen genoemd, waar ze bij de zaken en feiten noodig waren. De naam van den schrijver is dus van geen belang.

12 *Maart* 1888.